

# ITF

## ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

### Die Seeleute und das I. A. A.

„Die Seeleute verlassen diese Konferenz in der festen Ueberzeugung, dass der Wahlspruch „Proletarier aller Länder vereinigt euch“ für sie in derselben Weise gilt wie für deren Kameraden in andern Berufen, und dass eine Verbesserung ihrer Lage nur erreicht wird kraft eigener Anstrengungen und kraft ihrer eigenen Organisationen.“

**E**s war am letzten Tage der IX. Internationalen Arbeitskonferenz vom Juni 1926 in Genf, als der Vorsitzende der Arbeitergruppe am Schlusse seiner Abschiedsrede im Namen der Seeleute diese Worte sprach.

Seitdem sind über drei Jahre verflossen und wieder hat in Genf eine internationale Arbeitskonferenz stattgefunden, deren Tagesordnung ausschliesslich auf Fragen Bezug hatte, welche im besonderen die Seeleute interessieren. Wenn dieses Mal der Vorsitzende der Arbeitergruppe beim Scheiden vom Markte andere Worte gesprochen hat, wenn er selbst die Hoffnung zum Ausdruck brachte, dass die nächste, im Jahre 1930 oder 1931 abzuhaltende seemännische Sonderkonferenz ein Uebereinkommen annehmen werde, welches den Seeleuten die internationale Einführung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche sichern wird, dann ist dies ohne Zweifel vor allem dem Umstand zuzuschreiben, dass die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Seeleuteverbände in den letzten drei Jahren den im Jahre 1926 gesprochenen Worten gemäss gehandelt haben.

Die einen Teil unserer Weltinternationale darstellenden Seemannsverbände sind in den letzten drei Jahren stark gewachsen und sind im Begriffe, in enger Fühlungnahme mit den Hafendarbeitern, Eisenbahnern und anderen Transportarbeitern und deren Unterstützung mehr und mehr sich zu einer Macht zu entwickeln, die mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln von den Unternehmern das abzwängen wird, was sie ihnen nicht gutwillig zu geben bereit sind, vor allem den Achtstundentag und die 48-Stundenwoche.

Die vor kurzem geschlossene XIII. Internationale Arbeitskonferenz war vor allem eine Kundgebung der national und international wachsenden Macht der Seemannsorganisationen und eines immer stärker werdenden einheitlichen Willens und Denkens all derer, die auf hoher See fahren, ohne Unterschied von Nationalität und Rasse, ohne Unterschied von Rang und Art ihrer Arbeit.

Diese wachsende Einheit, diese sich ausbreitende Macht ist es, die uns kampffähig und kampfbereit macht. Letzten Endes wird Kampffähigkeit und Bereitschaft den Seeleuten die Einwilligung in ihre Forderungen bringen. Durch Genf oder ohne Genf. — Von diesem Bewusstsein, das tief und fest in den Köpfen der Seefahrenden wurzelt, werden sie und ihre Organisationen in dem Zeitabschnitt, der sie von der nächsten Arbeitskonferenz trennt, getragen sein. Bringt ihnen diese Konferenz die Achtstundentagkonvention — gut! Sie werden dann national und international für ihre Ratifikation und Durchführung zu kämpfen haben. Bringt sie ihnen die Konvention nicht, dann wird erst recht gekämpft werden müssen. — Die I. T. F. und mit ihr die ihr angeschlossenen Organisationen gehen weiter ihres Weges, um sich auf diesen Kampf vorzubereiten.

**ERSCHEINT ZWEIMAL  
MONATLICH IN DEUTSCHER  
ENGLISCHER, FRANZÖSI-  
SCHER, SCHWEDISCHER  
UND SPANISCHER SPRACHE**  
**AMSTERDAM-HOLLAND  
VONDELSTRAAT 61  
TELEGRAMMADRESSE  
INTRANSFE AMSTERDAM  
FERNSPRECHER 80186**

#### AUS DEM INHALT:

##### Allgemeines:

Die Seeleute und das I. A. A. . . . .	117
Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland (II) . . . . .	118
Sitzung der Exekutive der I. T. F. . . . .	119
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	119

##### Eisenbahner:

Die Automatische Kuppelung. . . . .	120
Intern. Konferenz des Schlaf- und Speisewagenpersonals . . . . .	121
Die Neue Gehaltsklasseneinreihung in der Schweiz. . . . .	122
Josef Schiller † . . . . .	122

##### Transportarbeiter:

Kraft- und Luftfahrtnotizen . . . . .	123
Tagung des Deutschen Gesamtver- bandes . . . . .	124
Strassenbahnernotizen . . . . .	125

##### Seeleute:

Sitzung des Seeleutebeirats in Cux- haven. . . . .	126
Die XIII. Internationale Arbeits- konferenz . . . . .	127
Notizen . . . . .	128

Esperanto . . . . .	128
---------------------	-----

# Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland.

Von K. F. CHRISTIANSSON.

## II.

Das blutige Jahr 1918 war vorbei. Ungefähr 100 000 Arbeiter wurden nach dem Bürgerkriege ins Gefängnis geworfen. In zahlreichen Gefangenenlagern starben zehntausende von Männern und Frauen durch Hunger und Entbehrungen dahin. Tausende und aber Tausende von Arbeitern sind fusiliert oder auf eine andere Weise ums Leben gebracht worden. Alles wurde beschlagnahmt: die Güter der gewerkschaftlichen Organisationen, sämtliche Volkshäuser, alle Archive, Arbeiter-Druckereien und Zeitungen, auch die Geldmittel und das schriftliche Material der Gewerkschaften waren verloren. Treu dem Programm der Diktatur wurden auch, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Vertreter der Arbeiter im Parlament gefangen gesetzt. Diesen tränenreichen, dornigen Weg musste die finnische Gewerkschaftsbewegung zurücklegen, um ihre alte Stellung wiederzuerlangen. Die allgemeine Weltlage brachte aber auch in der inneren Lage Finnlands Aenderungen. Und als in Deutschland die Revolution ausbrach und Kaiser Wilhelm nach Holland flüchtete, wurde auch die Schreckensherrschaft der Bürgerlichen in Finnland gelinder. Im Jahre 1919 wurde die Beschlagnahme des Volkshauses in Helsingfors aufgehoben; hier und dort im Lande wurden Gewerkschaften errichtet und einige gewerkschaftliche Föderationen, worunter auch die finnische Gewerkschaftszentrale, begannen ihre Tätigkeit. Die allgemeinen Wahlen fanden im Jahre 1919 statt, die Arbeiter erhielten 364 206 Stimmen und 80 Sitze im Parlament. Die Pläne der Bourgeoisie zu einer Umwandlung Finnlands in ein von einem deutschen Prinzen regiertes Königreich mussten aufgegeben werden, obgleich im Parlament, wo die Zulassung von Arbeitervertretern verweigert wurde, ein derartiger Beschluss angenommen worden war. Die Alliierten Mächte verhinderten diese Verletzung der vom früheren Parlament angenommenen republikanischen Verfassung. Der finnischen Gewerkschaftszentrale gelang es, in den drei ersten Quartalen des Jahres 1920 24 Verbände mit 926 Ortsgruppen und 54 845 Mitgliedern zu gründen.

Die Weltkrieg hatte in allen Ländern eine Spaltung der Arbeiterbewegung mit sich gebracht. Die Arbeiter und Arbeiterführer, denen es gelungen war, vor dem weissen Terror nach Russland zu flüchten, gründeten dort die Finnische Kommunistische Partei. In Finnland selbst entstand in der Arbeiterfront auf politischem Gebiete eine Spaltung. Die Ausrufung der russischen Räterepublik, der deutschen Revolution und die revolutionäre Welle, die fast über die ganze alte Welt ging, machten die Massen radikal. Man versuchte in Finnland,

eine neue Arbeiterpartei zu gründen, die mit einem neuen Programm sich der 3. Internationale in Moskau anschliessen sollte. Die Gründer der Partei wurden aber festgenommen und eingekerkert. Eine neue sozialistische Partei entstand, doch auch die Vorstandsmitglieder dieser Partei wurden im Januar 1922 gefangen gesetzt. Selbstverständlich haben diese politischen Strömungen notwendigerweise auch ihren Einfluss auf die Gewerkschaftsbewegung ausgeübt, nicht in dem Sinne, dass sich innerhalb dieser Bewegung Spaltungen vollzogen, sondern nur in bezug auf die gewerkschaftliche Taktik. Man war geneigt, den Wert der Kollektivverträge und sonstigen Vereinbarungen zu unterschätzen, angeblich dadurch die Arbeiter in ihrer Handlungsfreiheit behindert würden. Die politische Strömung hatte sogar zur Folge, dass im Jahre 1922 die Vornahme einer Abstimmung über den eventuellen Anschluss an die Rote Gewerkschafts-Internationale vorgeschlagen wurde. Dieser Vorschlag wurde von den Mitgliedern mit Stimmenmehrheit angenommen, aber nicht zur Ausführung gebracht; im Gegenteil, daraufhin wurde der Beschluss rückgängig gemacht und übereingekommen, dass die finnische Gewerkschaftszentrale ihre Unabhängigkeit behalten und für die Verwirklichung der gewerkschaftlichen Einheit in allen Ländern arbeiten werde. Auf dem Kongresse vom Jahre 1920 wurde ferner beschlossen, den Grundsatz der Industrieverbände zu wahren. Die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter Finnlands sind von jeher der Ansicht gewesen, dass ihre zentrale Organisation eine Körperschaft sein muss, die imstande ist, den Kampf sowohl auf gewerkschaftlichem, als auf wirtschaftlichem Gebiete zu führen.

Am 1. Februar 1919 wurden an den Türen des Anwesens der Gewerkschaftszentrale die durch die Polizei angebrachten Sigel entfernt. Bei Besichtigung der Büros stellte es sich heraus, dass eine Schreibmaschine, 3 Telephone, ein Tisch und 5 Stühle verschwunden waren. Verwüstungen wurden auch in den Büros der übrigen Organisationen festgestellt. Die Archivstücke waren verschwunden und die Mitgliedskarten und das Material für die Registratur und Buchhaltung zerstört. Allmählich erholten sich aber die Gewerkschaften. Sie traten aus ihrer passiven Haltung und Taktik heraus und gingen zum Kampfe für den Abschluss von Kollektivverträgen über. Die Fragen der Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation, des Koalitionsrechtes und des Abschlusses von Kollektivverträgen mit den Unternehmern blieben in Finnland aktuelle Klassenkampf Fragen. Nach allen tastenden Versuchen, nach den Verlusten und Verfolgungen kam man schliesslich dahin, dass die

auf dem 1926 abgehaltenen Kongress des Gewerkschaftsbundes vereinigten Arbeiter unter sich Frieden schlossen und sich trotz ihrer Spaltung in zwei Lager auf politischem Gebiete gewerkschaftlich auf gemeinsamem Boden wieder zusammenfanden. Man einigte sich auf einen Vergleichsvorschlag, auf Grund dessen die Sozialisten 1/3 der Sitze im Vorstand erhielten; als Vorsitzender wurde Matti Paasivuori, Präsident der sozialistischen Partei, gewählt.

Wir dürfen mit Recht behaupten, dass man sich damals auf dem richtigen Wege befand. Innerhalb der finnischen Gewerkschaftsbewegung trat wieder Friede ein. Die günstige Lage des Arbeitsmarktes im Verein mit obenerwähnten Faktoren führte zu einer schnellen Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung. Die Mitgliederzahl stieg beständig und Anfang 1928 zählte die finnische Gewerkschaftsorganisation schon 90 000 Mitglieder; im Laufe des Jahres 1929 näherte sich diese Zahl schnell den 100 000, womit wir, vom Revolutionsjahre 1917 abgesehen, das beste Ergebnis erzielt haben.

Die Gewerkschaftsbewegung unseres Landes hat die Blicke der ganzen Welt von neuem auf sich gelenkt. Gegen das Ende des Zeitabschnittes, für den der Vergleich geschlossen worden war, bemerkten die gewerkschaftlichen Organisationen, dass die politischen Parteien, die sich um den Einfluss in der Gewerkschaftszentrale stritten, unzufrieden waren. Die sozialdemokratischen Führer forderten den Beitritt bei der Amsterdamer Internationale; die äusserste Linke verlangte, dass der diesjährige Kongress die sog. Kopenhagener Vereinbarung annehme, die von den Gewerkschaftszentralen Finnlands, Norwegens und Russlands stammte.

Im Mai dieses Jahres, als der Gewerkschaftskongress zusammentrat, war die Lage äusserst kritisch. Die verschiedenen Richtungen waren in dem Verhältnis von 137 Delegierten für die äusserste Linke und von 28 Vertretern für die Sozialdemokraten vertreten. Die Mehrheit des Kongresses befriedigte jedoch weder die Wünsche der Rechten, noch diejenigen der Linken, sondern blieb ihrem Grundsatz, dass die Gewerkschaftszentrale unabhängig bleiben solle, treu. Statt die Kopenhagener Vereinbarung anzunehmen, beschränkte sich der Kongress auf eine grundsätzliche Erklärung. Die dem Kongress voraufgegangene Sabotierungsarbeit führte dazu, dass die Sozialisten überhaupt keinen Sitz im Vorstand der Gewerkschaftszentrale erlangten. Damit fiel der angenommene Vergleich.

Diese Spaltung in der Gewerkschaftsbewegung ist für Finnland das schlimmste. Würden die Rechtssozialisten, deren Vertreter aus dem Gewerkschaftsbund vertrieben wurden, eine neue Zentrale gründen, so hätte diese keinerlei Bedeutung, da für sie nur einige tausend Mit-

glieder in Frage kämen. Abgesehen davon wäre es unrichtig, eine gewerkschaftliche Landeszentrale auf politischer Grundlage zu schaffen. Damit hat es aber nicht sein Bewenden: die jetzige politische Lage ist so schwierig und die Regierung der Agrarier so reaktionär, dass es sicher ist, dass die Gründung zweier gewerkschaftlicher Landeszentralen Massnahmen gegen den alten Gewerkschaftsbund zur Folge haben würde, sodass die finnischen Arbeiter überhaupt nicht mehr organisiert und dadurch der Willkür des Unternehmertums preisgegeben wären. Die Uneinigkeit unter der Arbeiterschaft würde nur noch grösser. Wenn die gewerkschaftlichen Kräfte ohne Einmischung der Spaltpilze von beiden Seiten ihre Arbeit verrichten könnten, würde sie nichts an der Fortsetzung des geschlossenen Vergleiches hindern.

Wohin gehen wir nun eigentlich? Die Sozialdemokraten haben auf den 29. September einen Landeskongress einberufen, der über die Bildung einer neuen Landesorganisation beschliessen wird. Ich wage zu behaupten, dass dies der grösste politische Fehlschritt wäre, den man begehen könnte. Die Folge davon wäre nämlich, dass durch die Zersplitterung der gewerkschaftlichen Kräfte in Finnland eine faschistische Regierung ans Ruder käme. Alle Sozialdemokraten und linksgerichteten Elemente haben genug von Mussolinis Italien, um nicht mehr zur Vermehrung der faschistischen Staaten beizutragen. Gleichzeitig mit all diesen Vorgängen hält die äusserste Linke an der Forderung auf Anerkennung der Kopenhagener Vereinbarung fest.

Es ist zu hoffen, dass sich alle diese politischen Leidenschaften innerhalb unserer Reihen legen und wir, wie in den schwierigen Zeiten von früher, den Weg zur Versöhnung und gewerkschaftlichen Einigung finden werden.

\*\*\*

#### Berichtigung.

Im dritten Abschnitt des ersten Artikels muss es am Schlusse heissen: „Die Regierung war eine Koalitionsregierung, in der die Arbeiter die Mehrheit hatten, weil der russische Generalgouverneur nicht mehr da war“ (statt: wenn der... nicht anwesend war).

Ferner hat sich im vorletzten Abschnitt ein Druckfehler eingeschlichen. Es muss darin heissen: „Im Januar 1918 brach denn auch der Bürgerkrieg aus“ (statt 1928).

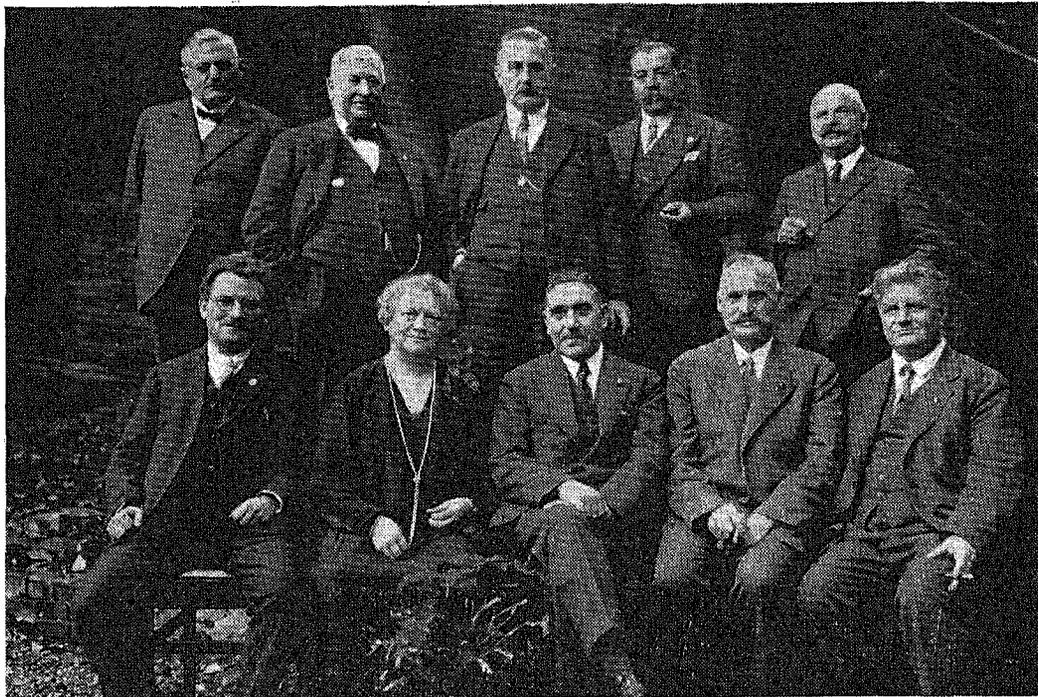
## Mitteilungen des Sekretariats.

### Neuer Anschluss.

The Indian Quarter Masters' Union (Steuer) in Kalkutta.

### Eisenbahnerkonferenz in Madrid.

Die Organisationen, welche unser Rundschreiben vom 7. September noch nicht beantwortet haben, wollen dies unverzüglich tun.



## Sitzung der Exekutive der I.T.F. an der Koll. Jochade und Frau Teilnahmen.

Am Samstag, den 2. und Sonntag, den 3. November fand in Amsterdam eine Sitzung des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation statt.

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats hervor, dass die I.T.F. im letzten Halbjahr mit erhöhter Aktivität für die ihr angeschlossenen Organisationen gewirkt hat und dass sie in jeder Hinsicht wächst und gedeiht.

Die Exekutive der I.T.F. hat die Beitrittsanträge folgender Verbände bewilligt: Seemannsverband in Estland, Kraftfahrerverband in Estland, Eisenbahnerverband in Rumänien, Seemannsverband in Spanien (Barcelona) und Verband der Quartiermeister in Britisch-Indien (Bombay).

Aus dem Bericht ging ferner hervor, dass sich fast alle bedeutenden Organisationen, die gut 5/6 des Mitgliederbestandes der I.T.F. darstellen, mit dem Generalrat vorgeschlagenen Beitragserhöhung für die Jahre 1930 und 1931 zwecks einer erhöhten und mehr systematischen Werbetätigkeit in den aussereuropäischen Ländern einverstanden erklärt haben.

Zu erwähnen sind noch die in dem Bericht umschriebenen Bemühungen des Sekretariats zugunsten der deutschen Eisenbahner im Hinblick auf die Durchführung des Young-Planes in Deutschland.

Die Exekutive stimmte einem Vorschlag des Sekretariats zur Abhaltung einer Internationalen Eisenbahnerkonferenz im Jahre 1930 in Madrid zu, welche dem Kongresse der Unternehmer-Internationale unmittelbar vorausgehen soll. Damit soll der Eisenbahnerschaft Gelegenheit gegeben werden, sich zu den Problemen zu äussern, welche heute noch von den Unternehmern selbständig behandelt werden, ohne das Personal hinzuzuziehen.

Ueber die vor kurzem in Paris abgehaltene Internationale Konferenz des Speise- und Schlafwagengersonals wurde Bericht erstattet, worauf das Exekutivkomitee die weiteren Pläne über die zugunsten dieser Arbeiter zu führende Aktion gutheiss.

Die Sitzung nahm ferner mit Genugtuung davon Kenntnis, wie auf der XII. und XIII. Internationalen Arbeitskonferenz die Sektionen der Hafnarbeiter und Seeleute durch das geschlossene, zielbewusste Vorgehen der Vertreter der I.T.F. bei den auf diesen Konferenzen geführten Diskussionen den Einfluss der I.T.F. vergrössert und Resultate erzielt haben, die, wenn die Organisationen auch künftig energisch auftreten, für die Hafnarbeiter und Seeleute aller Länder noch grosse Bedeutung erlangen können. Das Exekutivkomitee billigte die für die Werbetätigkeit unter den Seeleuten, vor allem zugunsten der Eroberung des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche getroffenen weiteren Massnahmen und sprach sich darüber aus, welche Schritte noch für die Propaganda-Aktion und Organisation dieser Arbeiterkategorie in den aussereuropäischen Ländern, vor allem in Asien und Südamerika, unternommen werden sollen, in welchen beiden Weltteilen schon sehr gute Verbindungen mit einer grossen Anzahl Eisenbahner-, Seeleute- und Transportarbeiterorganisationen bestehen.

Gleichzeitig traf die Exekutive Massnahmen zur Unterstützung der Propagandabewegung der Transportarbeiter in den Ländern, wo die Arbeiterklasse unter den reaktionären Regierungen, so unter der faschistischen Regierung in Italien, zu leiden hat.

Schliesslich wurde beschliessen, den nächsten Vollkongress der I.T.F. im Laufe des Monats September 1930, aller Wahrscheinlichkeit nach in London, abzuhalten.

### Gemischte Kommission für Automatische Kuppelung beim I. A. A.

Wir haben das Internationale Arbeitsamt ersucht, obige Kommission, deren Mitglieder bereits ernannt wurden, baldigst zusammenzuberufen, damit die Arbeiten zur Lösung des Kuppelungsproblems aufgenommen werden.

### Eingegangene Beiträge.

Für 1927.	
Ungarische Transportarbeiter . . . . .	Fl. 112.14
Für 1928.	
Polnische Eisenbahner . . . . .	„ 15.12

Für 1929.	
Belgische Eisenbahner . . . . .	„ 750.—
Deutsche Eisenbahner . . . . .	„ 3925.20
Finnische Transportarbeiter . . . . .	„ 288.96
„ Eisenbahner . . . . .	„ 43.06
Französische Seeleute . . . . .	„ 75.—
„ Eisenbahner . . . . .	„ 974.54
Englische Eisenbahnbeamten (Verwaltungspersonal) . . . . .	„ 1571.11
Jugoslawische Eisenbahner . . . . .	„ 100.—
Lettländische Kraftfahrer . . . . .	„ 7.50
Oesterreichische Eisenbahner . . . . .	„ 1286.82
Polnische Eisenbahner . . . . .	„ 1650.—
Spanische Seeleute („La Naval“) . . . . .	„ 28.50
Tschechische Eisenbahner („Unie“) . . . . .	„ 1437.42
Steuer in Britisch-Indien . . . . .	„ 28.50

# EISENBAHNER

## Die Automatische Kuppelung.

*Ein weiterer Schritt auf dem richtigen Wege.*

*Mitspracherecht des Personals bei der weiteren Behandlung.*

Die vor kurzem in Genf abgehaltene Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes hat die aus Vertretern der Regierungen, der Direktionen und des Personals bestehende Kommission für automatische Kuppelung ernannt, welche diese Frage auf Grund eines Beschlusses der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 zu behandeln hat.

Schon die Einsetzung dieser Kommission an sich ist, was auch das Ergebnis ihrer Arbeiten sein mag, als ein vorläufiger Erfolg der zahlreichen Bemühungen der I.T.F. zu betrachten, um auf diesem Gebiete grössere Sicherheit für das Personal zu erlangen.

Die I.T.F. hat sich jahrelang mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigt. Auf verschiedenen Kongressen fanden darüber Besprechungen statt; es wurden praktische Versuche mit Kuppelungssystemen durchgeführt, Berichte aufgestellt und andere Schritte unternommen, um die in Frage kommenden Körperschaften und Behörden zu veranlassen, sich mit dem Problem der automatischen Kuppelung zu beschäftigen und im allgemeinen der Auffassung Durchbruch zu verhelfen, dass das Leben und die Sicherheit des Eisenbahners bei Beurteilung der automatischen Kuppelung und ihrer Durchführbarkeit mindestens ebenso schwer ins Gewicht fällt als die jetzt geltend gemachten finanziellen Bedenken. Übrigens würden im Laufe der Zeit die Mehrkosten durch die technischen Verbesserungen doppelt und dreifach aufgewogen.

Unsere Forderungen in dieser Richtung haben auch die Kongresse der unserer Internationale angeschlossenen Landesorganisationen vertreten.

\* \* \*

Diese Bemühungen blieben nicht ohne Auswirkung. Direktionen und Regierungen mussten sich mit der Frage beschäftigen. Das Internationale Arbeitsamt nahm Erhebungen vor, die den Befürwortern der automatischen Kuppelung wertvolles Material verschafften; ferner hat die Internationale der Eisenbahndirektionen verschiedene Ausschüsse zur Prüfung der Frage ins Leben gerufen.

Unter diesen Verhältnissen war es, dass das Sekretariat der I. T. F. schon vor einigen Jahren bei den zuständigen Körper-

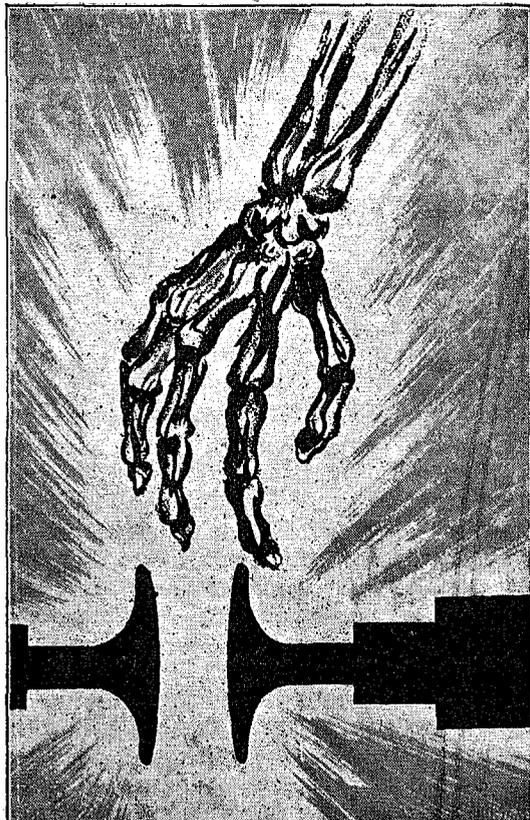
schaften Schritte unternahm, um die Abhaltung eines internationalen Kongresses zu veranlassen auf dem sich Vertreter der Regierungen, der Direktionen und des Personals über die verschiedenen, den Eisenbahnbetrieb und das Personal angehenden wichtigen Fragen, wie die Elektrifizierung und deren Auswirkungen, die automatische Kuppelung, die verschiedenen Systeme zur Garantie der Sicherheit, die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto etc. besprechen sollten. Damit brachten wir unsern Wunsch zum Ausdruck, dass dem Personal auch international bei der Behandlung von Fragen, die seine Lebens- und Arbeitsverhältnisse so eng berühren und die zum Teil, wie dies bei der automatischen Kuppelung der Fall ist, nur auf internationalem Wege gelöst werden können, ein Mitspracherecht eingeräumt wird.

Wir dürfen nicht behaupten, dass diese Bemühungen unsererseits viel Erfolg hatten, was im Hinblick auf die später gemachte Erfahrung — so bei Behandlung der Frage der automatischen Kuppelung — bei dem hartnäckigen Widerstand der Direktionen gegen jegliche Verständigung mit dem Personal auf internationalem Boden auch gar nicht zu verwundern ist. Offenbar war für sie der Gedanke noch zu neu.

Ganz ohne Resultat blieb unsere Arbeit aber doch nicht. Auf die Tagesordnung der 1928 in Genf abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz wurde der Punkt „Verhütung von Arbeitsunfällen“ gesetzt, wobei die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb besonders vermerkt worden war.

Der I. T. F. wurde dadurch doch Gelegenheit gegeben, vor dem gemischten Publikum von Regierungen-, Direktions- und Personalvertretern, die in Genf zusammenkommen, verschiedene Eisenbahnprobleme behandeln zu lassen. Um zu verhindern, dass diese Probleme und die Probleme der Transportarbeiter im allgemeinen in dem alles umfassenden Gegenstand: Verhütung von Unfällen verloren gehen, richtete die I. T. F. im Versammlungsgebäude des Internationalen Arbeitsamtes in Genf eine Ausstellung ein, auf der unsere Wünsche durch Schriften, Bilder etc. zum Ausdruck gebracht wurden. Unter die Delegierten der Arbeitskonferenz verteilten wir Broschüren und ausführliche Berichte (insgesamt 5) u. a. über Verhütung von Unfällen durch die automatische Kuppelung und die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen, die sämtliche in fünf Spra-

chen herausgegeben wurden und auch durch ihre äussere Aufmachung allgemein die Aufmerksamkeit auf sich lenkten.



Es was eine aus einer Reihe unserer Mitgliedsverbände bestehende Delegation der I.T.F. anwesend und in einer Konferenz wurde sogar dem Sekretär unserer Eisenbahner-Sektion nach dem Vertreter der Internationale der Direktionen das Wort erteilt, um sich für die Ernennung einer gemischten Kommission zur weiteren Behandlung des Problems der automatischen Kuppelung einzusetzen.

Die Direktionen wollten von irgendeiner Einmischung in „ihre Angelegenheiten“ oder von einem Mitspracherecht anderer durchaus nichts wissen. Bis zum letzten Moment hielten sie daran fest, dass das Arbeitsamt oder eine andere Stelle sich erst dann mit der Frage der automatischen Kuppelung befassen dürfe, wenn sie ihre Untersuchungen in dieser Frage abgeschlossen hätten. Und selbst nachdem die Arbeitskonferenz einen Beschluss in unserem Sinne gefasst hatte, liessen die Herren kein Mittel unversucht, um die Einsetzung der Kommission hinauszuschieben und schliesslich eine solche Zusammenstellung zu erwirken, die den Auffassungen der Direktionen am besten entsprach. Selbstverständlich haben die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Verbände diesem Bestreben nicht müssig zugesehen.

Bisher liess die christliche Internationale des Eisen- und Strassenbahnpersonals auch auf diesem Gebiet nicht viel von sich hören. Auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 hat sie sich nur insofern betätigt, als sie eine Nummer ihrer Zeitschrift verteilte, die von der Frage der automatischen Kuppelung handelte.

Von einer direkten Beeinflussung der

Konferenz konnte aber keine Rede sein. Übrigens hat es die Internationale in der Behandlung dieses Problems nie weiter gebracht als zu einem Beschlusse ihres im Oktober 1926 in Köln abgehaltenen Kongresses, der folgendermassen lautet:

„Der dritte Kongress der christlichen Eisenbahner-Internationale bringt erneut seinen bereits in der „Wiener Tagung“ 1924 zum Ausdruck gebrachten Wunsch in Erinnerung, dass das Internationale Arbeitsamt und der Internationale Verband der Eisenbahnen ihr Studium der Durchführung der automatischen Kuppelung möglichst beschleunigen.“

Nichts vom Mitspracherecht des Personals selbst!

Wenn die Direktionen im Jahre 1928 in Genf von diesem Wunsch der christlichen Internationale Notiz genommen hätten, dann hätten sie diesen gegen uns verwenden können!

Als aber nach den langen, zahllosen Bemühungen der I.T.F. endlich beschlossen worden war, die Gemischte Kommission (bestehend aus 21 Mitgliedern, u. z. aus 7 Regierungs-, 7 Direktions- und 7 Personalvertretern) einzusetzen, kam die christliche Internationale mit dem Ersuchen, ihr eine Vertretung — zunächst 2 Sitze — einzuräumen. Natürlich konnte die I.T.F. in Anbetracht des Mitgliederstandes, des Einflusses und der Tätigkeit der christlichen Internationale nicht daran denken, von den 7 Sitzen, für die sie in Genf sofort Kandidaten aufgestellt hat, auch nur einen abzutreten. Sie erklärte aber, sich bei einer Vergrößerung der Kommission nicht dagegen zu wehren, wenn der christlichen Internationale Gelegenheit zum Beitritt gegeben wird. In der Tat ist dann auch die Zahl der Kommissionsmitglieder von 7 auf 8 für jede Gruppe erhöht worden, sodass auch die christliche Internationale jemand ernennen konnte; ferner hatte jede der 3 Gruppen in den Vorstand des Arbeitsamtes ein Mitglied hineingewählt; die Gesamtzahl der Kommissionsmitglieder beträgt somit 27.

Bei der Abwicklung dieser Angelegenheit trat der eigenartige Fall ein, dass die Arbeitergruppe im Vorstand des Internationalen Arbeitsamtes, die den Vorschlag über die Personalvertreter einzureichen hatte, nur von der I.T.F. diesbezügliche Ernennungen entgegennehmen wollte und einen eigenen Vorschlag der Christlichen abwies. Ihrer Zusage gemäss hat dann die I.T.F. den christlichen Kandidaten, Herr Grenzer aus Ungarn und dessen Stellvertreter, Herr Schmidt aus Deutschland, auf ihre Vorschlagsliste gesetzt.

Die Gemischte Kommission setzt sich folgendermassen zusammen:

**Acht** Arbeitervvertreter: Cramp—England, Nathans—Holland, Jarrigion—Frankreich, Herrmann—Deutschland, Held—Schweiz, Forslund—Schweden, Tallon—Kanada, Grenzer—Ungarn.

**Stellvertreter:** Smeykal—Österreich, Moltmaker—Holland, Brodecky—Tschechoslowa-

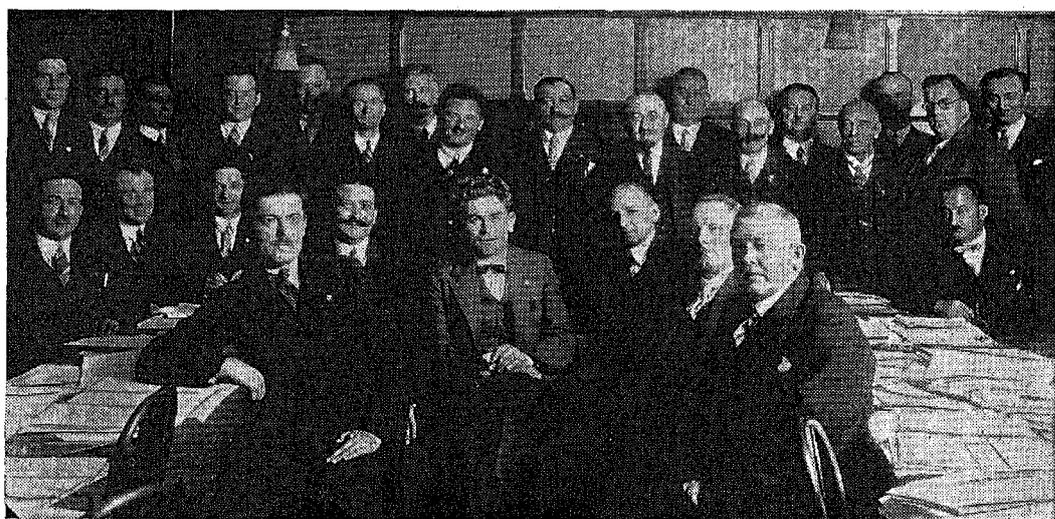
kei, Maxamin-Polen, Gómez-Spanien, Issaieff-Bulgarien und Schmidt-Deutschland.

**Acht** Direktionsvertreter und deren Stellvertreter aus folgenden Ländern: Frankreich, England, Ungarn, der Schweiz, Italien, Schweden und Deutschland. Der achte Vertreter wird noch ernannt.

Diese Kommission hat eine wichtige Aufgabe zu erfüllen. Grosse und zahlreiche Schwierigkeiten technischer und anderer Art müssen überwunden werden. Die Personalvertreter sind sich aber der Interessen, die auf dem Spiele stehen, bewusst, und dieses Bewusstsein wird ihnen bei ihrer Arbeit Mut, Kraft und Ausharrungsvermögen geben.

Keine bessere Unterstützung bei der Erfüllung ihrer schweren Aufgabe gibt es als die, welche die Kameraden in allen Ländern durch eine bedeutende Verstärkung und Ausbreitung ihrer eigenen Organisation leisten können. In dem selben Masse wie in jedem einzelnen Lande die Gewerkschaft des Eisenbahnpersonals imstande und bereit ist, mit Unterstützung der Mitglieder durch ihre Solidarität und ihren Opfersinn bewusst den Kampf für die Personalinteressen zu führen, wird auch die Internationale sich Geltung verschaffen können und den Mitgliedern in der Gemischten Kommission für automatische Kuppelung beim Internationalen Arbeitsamt die Arbeit erleichtert werden.

## Internationale Konferenz des Schlaf- und Speisewagenpersonals.



Am 21. und 22. Oktober d. J. fand in Paris unter Leitung der I.T.F. die erste internationale Konferenz des Schlaf- und Speisewagenpersonals statt, an der Delegierte von 10 Landesorganisationen, u. z. aus Deutschland, Oesterreich, Belgien, Spanien, Frankreich, den Niederlanden, Polen, Rumänien und der Schweiz, sowie der Sekretär der Internationale des Kaffeehaus- und Hotelpersonals teilnahmen.

Die Delegierten haben die gewerkschaftlichen Verhältnisse des im Speise- und Schlafwagenbetrieb beschäftigten Personals eingehend besprochen, wobei es sich zeigte, dass das Personal in gewissen Ländern eine sehr starke Position einnimmt, dass aber in anderen Ländern besondere Massnahmen zur Verstärkung ihrer gewerkschaftlichen Einflusses notwendig sind. Bei diesem Bestreben wird die I.T.F. von dem Internationalen Gewerkschaftsbund, von den gewerkschaftlichen Landeszentralen und im besonderen von den Mitgliedsorganisationen der I.T.F. unterstützt werden.

Bei der Prüfung der Arbeitsbedingungen stellte sich heraus, dass auf diesem Gebiete unhaltbare Zustände herrschen und sich die Internationale Schlafwagen-gesellschaft schwere Verfehlungen hat zuschulden kommen lassen. Die Konferenz beschloss, sofort eine Abordnung zur Generaldirektion der Gesellschaft zu entsenden. Die Direktion wurde davon telegraphisch verständigt, worauf sie ebenfalls telegraphisch antwortete, dass sie die Abordnung nicht empfinde.

Diese Verweigerung erweckte starken Unwillen und veranlasste die Delegierten zu dem Beschlusse,

gegen die Gesellschaft eine sofortige Aktion einzuleiten. Zunächst wurde das Sekretariat der I.T.F. beauftragt, an die Gesellschaft einen Brief zu richten, um gegen dieses Verhalten zu protestieren und ihr deutlich zu machen, dass sie für alle weiteren Folgen dieser, gelinde gesagt, unhöflichen Handlungsweise die Verantwortung trage. Ferner wurde beschlossen, in der Presse die kläglichen Verhältnisse des Personals auf bestimmten Linien bekanntzumachen, die anmassende Haltung der Gesellschaft sowohl gegenüber den Behörden und dem Gesetzgeber, als auch gegenüber dem Personal zu brandmarken und den Regierungen sowie dem Internationalen Arbeitsamt die Beschwerden des Personals zur Kenntnis zu bringen. Die auf der Konferenz vertretenen Organisationen verpflichteten sich, die I.T.F. bei dieser Arbeit mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen und den Fall wenn nötig in den Parlamenten ihrer Länder zur Sprache zu bringen.

Was die Arbeitsbedingungen betrifft, hiess die Konferenz ein vom Sekretariat der I.T.F. aufgestelltes Forderungsprogramm im grossen und ganzen gut mit dem Vorbehalt, dass es angezeigt sei, den Entwurf in die Form von Richtlinien zu kleiden, die den Verhältnissen in den einzelnen Ländern angepasst werden und dort bei der Aufstellung von Forderungen als Grundlage dienen können.

In einiger Zeit wird eine weitere Konferenz einberufen werden, um zu der Lage nochmals Stellung zu nehmen.

## Die neue Gehaltsklasseneinreihung der Eisenbahner bedeutet einen Erfolg des Schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Am 5. Oktober 1929 hat der schweizerische Bundesrat über die *Amterklassifikation* der schweizerischen Bundesbahnen Beschluss gefasst. Diesem gingen seit der *provisorischen* Einreihung der Beamten, Angestellten und Arbeiter des schweizerischen Staatseisenbahnnetzes vom Dezember 1927 Vorverhandlungen der Gewerkschaft mit der Generaldirektion der Bundesbahnen und dem eidgenössischen Finanzdepartement voraus. Dabei ist es dem schweizerischen Eisenbahnverband gelungen, eine ganze Reihe von Verbesserungen in der Amterklassifikation zu erzielen. Nach vorsichtigen Schätzungen sind von rund 15.000 anhängig gemachten Fällen 9500 mit Erfolg und 1500 mit Teilerfolg ausgetragen worden.

Beginnen wir bei der untersten Besoldungsklasse (Minimum 2700, Maximum 3900 Fr.) so ist zu sagen, dass es nach äusserst zähen Verhandlungen gelungen ist, für diese Arbeiter nach einer gewissen Dienstzeit den *automatischen Aufstieg* in die 25. Besoldungsklasse (Minimum Fr. 2800, Maximum Fr. 4200) zu erreichen.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen ist ermächtigt, auf Ende jeden Jahres zu prüfen, welche Beamten der 26. Besoldungsklasse (Magazinarbeiter, Kraftwerkarbeiter, Unterwerker, Bahnarbeiter, Stationsarbeiter, Güterarbeiter, Lagerhausarbeiter, Wagenreiniger, Fahrdienstarbeiter, Schiffdienstleister und Hafendarbeiter), die das 20. Dienstjahr zurückgelegt haben, auf Grund ihrer Dienstkenntnisse und Dienstleistung in ein Amt der 25. Besoldungsklasse befördert werden können. Bei guten Leistungen und befriedigendem Verhalten soll diese Beförderung nicht verweigert werden. Bei Berechnung der 20 Dienstjahre zählt auch die Verwendung als Saisonarbeiter oder Hilfsarbeiter mit, und zwar gelten je 300 Arbeitstage als ein Dienstjahr.

In die 25. Besoldungsklasse sind u. a. auch eingereiht Bureangehilfen II. Kl., Magazingehilfen II. Kl., Elektrotechniker, Rangierarbeiter II. Klasse, Bahnhofarbeiter, Stationswärter, Nachtwärter, Strecken- und Schrankenwärter, Bahnwärter, Gruppenführer des Bahndienstes, Transportführer, Handwerkgehilfen.

Sie alle bezogen vor dem Inkrafttreten des Beamtengesetzes (1. Januar 1928) weniger als das Maximum der 25. Besoldungsklasse vor.

In der 24. Besoldungsklasse (Minimum 2900, Maximum 4500 Fr.) finden wir Blockwärter, Rangierarbeiter I. Klasse, Stellwerk- und Signalwärter II. Klasse, Gepäckarbeiter und Heizer. Aus den Ämtern der 23. Besoldungsklasse (Minimum 3000, Maximum 4800 Fr.) seien erwähnt: Bureangehilfen I. Klasse, Handwerker des Bahndienstes (vorheriges Höchstgehalt Fr. 4252) Haltestellenvorstände (vorher 4252) Bahnhofsvorarbeiter (vorher 4385), Weichenwärter (vorher 4385), Zugrücksteller (vorher 4252), Matrosen (vorher 4169). In der 22. Besoldungsklasse

(Minimum 3100, Maximum 5100) figurieren der Rangiervorarbeiter (vorher 4385), der Billettkontrollleur auf Bahnhöfen mit Peronsperre, Stellwerk- und Signalwärter I. Klasse (vorher 4385).

Unter den Stellen der 2. Besoldungsklasse (Minimum 3200, Maximum 5400) finden sich Stellwerkmonteur (vorher 4930), Schaffner (vorher 4930) Wagenvisiteure, Schiffsheizer (vorher 4894).

In der 20. Besoldungsklasse (Minimum 3300, Maximum 5700) sind untergebracht *Verwaltungsgehilfen* (vorher 4930), Rangiermeister (vorher 5270), Schaffner (vorher 5375), Stationsbeamte II. Kl. (vorher 4930), Telegraphisten II. Klasse (vorher 4930). Der Lokomotivführer II. Klasse findet sich in der 18. Besoldungsklasse (Minimum 3500, Maximum 6500). Hier steht auch der Stationsbeamte I. Klasse (vorher 6120), der Telegraphist I. Klasse und der Verwaltungsbeamte II. Klasse.

Eine grosse Anzahl der Stationsbeamten ist in der 17. Besoldungsklasse eingereiht (Minimum 3600, Maximum 6800). Hier figuriert auch der Zugführer (vorher 6500) und der Zeichner I. Klasse, während der Zeichner II. Klasse in die 20. Besoldungsklasse eingeordnet ist. In der 15. Besoldungsklasse (Minimum 3800, Maximum 7400) sehen wir Rechnungsführer, Einnahmer I. Klasse, Sauschefs II. Klasse (vorher alle 7111) und Bahnmeister; Techniker II. Klasse sind in der 14. Besoldungsklasse (Minimum 4100, Maximum 7700). Der Lokomotivführer I. Klasse erreicht in der 13. Besoldungsklasse ein Maximum von 8000 Fr. Der Techniker I. Klasse kommt in der 10. Besoldungsklasse bis auf 9200 Fr. Bahnhofsvorstände II. Klasse, Betriebsassistenten, Architekten und Ingenieure II. Klasse erreichen in der 8. Besoldungsklasse ein Maximum von Fr. 10 000, vorheriges Höchstgehalt 9062 Fr., Bahnhofsvorstände I. Klasse in der 6. Besoldungsklasse ein Maximum von Fr. 11 100 (vorher 10620), Bahningenieure in der 4. Besoldungsklasse Fr. 12600 (vorher 12480). Die Besoldungsklasse I. enthält als Minimum Fr. 13400 und als Maximum Fr. 17000.

Hier sind wenige Oberbeamte plaziert. Ueber diese Besoldungsklassen hinaus beziehen die 3 Generaldirektoren der Bundesbahnen als höchstbezahlte des Unternehmens bis zu Fr. 25 000 Jahresgehalt. Finanziell kann das Resultat der Bemühungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes im Beharrungszustand auf einen jährlichen Gewinn von 2,5 - 3 Millionen geschätzt werden, wobei die Verbesserungen zum grösseren Teil den *untern* und *mittlern* Kategorien zugute kommen.

Das Prestige der Gewerkschaft ist dadurch bedeutend gewachsen und der Einfluss einiger kleinen Eisenbahnerorganisationen der Gelben und Christlichsozialen, der schon vorher ganz unbedeutend war, ist seither auf den Nullpunkt gesunken. Im ganzen Land gilt als die Organisation der Eisenbahner der schweizerische Eisenbahnverband. In gold (Bern).

## Josef Schiller. †

In die Reihe der hervorragenden Führer der I.T.F.-Organisationen hat der grosse Schnitter Tod eine Lücke gerissen. Am 1. November 1929 erlag der Genosse Josef Schiller, 2. Generalsekretär des deutschen Eisenbahnverbandes in der Tschechoslowakei, einem Herzschlag.

Als zwanzigjähriger Schmied trat er in die Arbeiterbewegung ein. Jahre hindurch verrichtete er unermüdlich die so wertvolle organisatorische Kleinarbeit für Gewerkschaft und Partei und legte damit die Grundlage für den Einfluss, den er später zum Besten seiner Arbeitskollegen ausüben sollte. In einem grossen Lohnkampf im Jahre 1909 stand er in der vordersten Reihe. Seine Kollegen bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn entsandten ihn als Unterhändler zum Eisenbahnministerium. Zwei Jahre später begann der Kampf von neuem und Schiller stand wieder auf der Bresche. In der Personalkommission der Aussig-Teplitzer Eisenbahn galt Schiller als der geschickteste und entschlossenste Verfechter der Interessen des Personals.

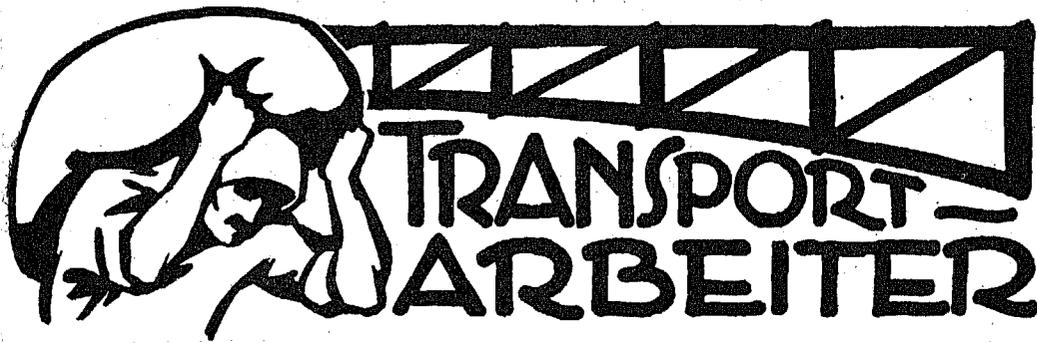
Fast zwei Jahrzehnte gewerkschaftlicher und politischer Agitation unter den Bediensteten des selben Unternehmens hatten vor Hass gegen ihn das Blut seines Arbeitgebers zum Sieden gebracht. Die Direktion forderte, dass eine Reihe gewerkschaftlich rühriger Bediensteten eine Erklärung unterschreiben, in der sie sich verpflichten sollten, aus dem „Allgemeinen Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals“ auszutreten. Schiller weigerte sich entschieden und agitierte weiter, bis er nach 19jährigem Eisenbahndienst im Jahre 1912 gemassregelt bezw. entlassen wurde.

Die Gewerkschaftsbewegung behielt den erprobten Kämpfer und bei der Entstehung des tschechoslowakischen Staates wurde der Leiter des nordböhmischen Sekretariats des österreichischen „Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereines“ einer der Begründer des „Verbandes der Eisenbahner“ in der Tschechoslowakei.

Trotz der Inanspruchnahme seiner Kräfte durch sein gewerkschaftliches Amt, einen Sitz im Parlament und in der Aussiger Stadtverwaltung, die Leitung einer grossen, genossenschaftlichen Bäckerei, durch sein Amt als Vorsitzender der Bezirkskrankenversicherungsanstalt und mannigfaltige Obliegenheiten in der sozialdemokratischen Partei fand Schiller auch noch Zeit, der I.T.F. seine Sympathie und Aufmerksamkeit zu schenken. Er wohnte verschiedenen ihrer Kongresse in der Nachkriegszeit bei.

Wozu Schiller keine Zeit hatte war, seine durch Arbeitsüberlastung untergrabene Gesundheit zu pflegen. Als er allem Drängen endlich nachgab und Karlsbad aufsuchte, um sich einer Kur zu unterziehen, war es bereits zu spät. Drei Tage nach seiner Ankunft im Kurort hat ihn der Tod ereilt.

Ehre seinem Andenken!



## Kraft- und Luftfahrtnotizen.

### *Kraftverkehrs-Gesetzesentwurf in Irland.*

Einschneidende Bestimmungen enthält der Entwurf zu einem Kraftverkehrsgesetz, der dem irischen Reichstag unterbreitet werden soll. Die wichtigsten Bestimmungen betreffen neue Höchstgeschwindigkeiten für Omnibusse und Aussichtswagen, Haftpflichtversicherungszwang für alle Kraftfahrzeuge und Prüfung der Kraftfahrer auf ihre körperliche und geistige Eignung. Omnibusführer müssen mindestens 21, Lastkraftwagenführer 18 und gewöhnliche Kraftwagenführer 17 Jahre alt sein. Bei Trunkenheit der Chauffeure wurden bisher Strafen bis zu £ 2 verhängt; der Gesetzesentwurf sieht aber bei erstmaligem Vergehen eine Strafe von £ 50 oder 3 Monate Gefängnis und beim zweiten oder bei mehr Vergehen eine solche von £ 100 oder 6 Monate Gefängnis, oder selbst Geld- und Gefängnisstrafe vor.

Die Polizei soll ermächtigt werden, den Wagen des Uebeltäters „so lange als es wünschenswert ist“ in Beschlag zu nehmen und zur Beförderung von Fahrgästen verwendete Kraftfahrzeuge jederzeit zu besteigen und zu untersuchen.

### *Starke Zunahme des Omnibusverkehrs in Irland.*

Das Ministerium für Handel und Industrie hat eine vergleichende Statistik über den Omnibusverkehr im Mai 1929 und im selben Monat des Vorjahres herausgegeben, die zeigt, dass der Omnibus als Verkehrsmittel sich auch in Irland eines wachsenden Zuspruches erfreut.

So wurden im Mai d. J. 1.929.158 Fahrgäste mehr befördert als im Mai 1928. Die Mehreinnahmen betragen £ 21.416. Ein Vergleich des Verkehrs in den ersten fünf Monaten beider Jahre zeigt folgendes Bild:

	Fahrgäste	Meilenzahl	Brutto-Einnahmen
1929	18.591.615	9.228.048	£ 298.089
1928	10.314.557	5.378.311	„ 201.354
Zunahme	8.277.058	3.849.737	£ 96.735

### *Eine Million Kraftwagen in Kanada.*

Nach den neuesten Feststellungen entfällt auf 9 Einwohner Kanadas ein Kraftfahrzeug. Insgesamt waren im Jahre 1928 1.076.819 Wagen zum Verkehr zugelassen.

### *Umstellung vom Strassenbahn- zum Trolley-Omnibusbetrieb (England).*

Wie früher an dieser Stelle mitgeteilt, sind verschiedene Strassenbahnlinien der Stadt Nottingham in Trolley-Omnibuslinien umgewandelt worden. Der Strassenbahn-Ausschuss des Gemeinderats dieser Stadt hat nun bei letzterem den Antrag gestellt, der nächsten Session des Parlaments einen Gesetzesentwurf über die Umstellung des ganzen Strassenbahnbetriebes zu unterbreiten.

### *Das Konkurrenzproblem in Schweden.*

Auch in Schweden machen die Kraftwagenlinien den Eisenbahnen empfindliche Konkurrenz. Diesen sind dadurch im Laufe der letzten Jahre eine Reihe von Schwierigkeiten und starke Verluste erwachsen. Um Konkurrenzlinien von Kraftwagen zur Schiene oder umgekehrt im Interesse beider Parteien auszuschalten, wird von sachverständiger Seite eine Verkehrsregelung im Wege der Vereinbarung für dringend notwendig gehalten.

### *Pullman-Omnibusse auf der Strecke Cherbourg-Paris (Frankreich).*

Zwischen diesen beiden Städten ist diesen Sommer ein Pullman-Omnibusdienst eingerichtet worden. Der Fahrpreis beträgt für die einfache Strecke ca. 50 Mark.

### *Alkoholverbot für Kraftfahrer in Deutschland.*

Der Regierungspräsident des Bezirks Kassel hat über alle im öffentlichen Dienst stehenden Kraftfahrer eine Alkoholsperre verfügt und diese mit der grossen Gefahr begründet, die für die öffentliche Sicherheit durch den Alkohol verursacht wird. Die Polizeistationen wurden angewiesen, bei jedem Verkehrsunfall festzustellen, ob der betreffende Kraftfahrzeugführer Alkohol zu sich genommen habe; beim Alkoholmissbrauch müsse auf zeitweiser oder dauernder Entziehung des Führerscheines bestanden werden.

Diese Massnahme ist als gutes Vorbild der staatlichen Dienststellen für die im freien Beruf Tätigen gedacht.

### *Trolley-Omnibusse nach englischem Muster in Deutschland.*

In Deutschland trägt man sich mit der Absicht, in grossem Maszstabe Trolley-Omnibusse nach englischem Muster in den Verkehr zu bringen. Zu diesem

Zwecke haben sich diesen Sommer 21 Sachverständige nach Birmingham und Wolverhampton begeben, um dort dieses Verkehrssystem zu studieren.

### *Raketen-Flugboote.*

Auf der Elbe sind erfolgreiche Versuche mit Flugbooten mit Raketenantrieb angestellt worden. Die elektrisch entzündeten Ladungen wurden in zwei Gruppen, eine unter jedem Flügel, angebracht.

### *Deutsch-polnisches Luftverkehrsabkommen.*

Durch dieses, Ende August geschlossene Abkommen wurde die Rechtsgrundlage für die zwischen Deutschland und Polen zu betreibenden Luftverkehrslinien geschaffen. Die beiden Staaten sind übereingekommen, dass die Flugzeuge auch vor der Ratifikation ihre Gebiete überfliegen dürfen. Von grosser Bedeutung ist diese Regelung vor allem für die Linien Berlin—Danzig und Berlin—Königsberg. Bisher mussten die Flugzeuge, um ausserhalb des polnischen Gebietes zu bleiben, auf das offene Meer hinaus. Voraussichtlich wird nach erfolgter Ratifikation die Errichtung einer Fluglinie Berlin—Warschau erwogen werden.

Bei obenerwähntem Vertrag handelt es sich um ein Sonderabkommen. Am 13. Oktober 1919 wurde nämlich in Paris zwischen verschiedenen europäischen Staaten eine Luftverkehrskonvention geschlossen, doch Deutschland gehört nicht zu den Vertragsteilen. Falls es der Pariser Konvention noch beitrifft, werden die bisher getroffenen Sonderabkommen ungültig.

### *Luftverkehr zwischen New York und Montreal.*

Geplant ist die Einrichtung eines Luftverkehrs zwischen New York und Montreal. Die Hin- und Rückreise (auf einer Strecke von 700 Meilen = ca. 1200 km) wird nur einen Tag in Anspruch nehmen.

### *Wöchentlicher Flugdienst zwischen New York und Buenos Aires.*

Die Luftverkehrsgesellschaft New York, Rio de Janeiro und Buenos Aires wird demnächst einen Tagluftverkehr zwischen New York und Buenos Aires einrichten. Die 8 000 Meilen (ca. 1 000 km) lange Verkehrslinie soll in 7 Tagen zurückgelegt werden, was im Vergleich zu einer Dampferreise eine Zeitersparnis von 8 Tagen bedeuten würde. Unter den dafür in Betrieb zu nehmenden Flugzeugen befinden sich auch 14sitzige Fordflugzeuge.

### *Anlage von Flugstationen in Neu-Seeland.*

Das Parlament von Neu-Seeland beschäftigt sich zurzeit mit einem Gesetzesentwurf, auf Grund dessen die Ortsbehörden ermächtigt werden sollen, zwecks Einrichtung von Landungsplätzen für Flugzeuge Mittel zum Erwerb geeigneter Grundstücke bereitzustellen.



Am 10. Oktober d. J. haben der bei der I.T.F. angeschlossene Deutsche Verkehrsbund, — die Organisation aller Arbeitnehmer in Transport und Verkehr, die Eisenbahner ausgenommen —, der Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter und der Verband der Gärtner und Gärtnereiarbeiter ihren Zusammenschluss zu einer Einheitsorganisation vollzogen.

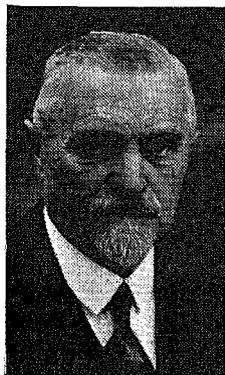
Diese Verschmelzung ist nicht so eigenartig, als es auf den ersten Blick scheint. Zwischen dem Verkehrsbund und dem Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter gab es eine Reihe von Berührungspunkten, die manchmal zu Reibungen führten — man denke nur an die Frage der Organisation des Strassenbahnpersonals in städtischen und privaten Betrieben —; und der Staats- und Gemeindearbeiterverband seinerseits hatte mit der Organisation der Gärtner, die zum Teil auch in städtischem Dienste stehen, gleichartige Interessen zu vertreten.

So entstand schon vor einigen Jahren (wohl auch angesichts der immer stärkeren Zusammenballung der kapitalistischen Betriebe) der kühne Gedanke, alle Schwierigkeiten durch die Schaffung eines allumfassenden Gesamtverbandes aus dem Wege zu räumen. Die ursprüngliche Absicht war, auch die Organisationen der Eisenbahner und der Schiffsmaschinisten und -heizer für den Gedanken des Zusammenschlusses zu gewinnen, diese beiden Verbände glaubten aber, vorläufig diesen Schritt noch nicht unternehmen zu können.

Die Verschmelzung ist schon in dem heutigen Umfange ein Ereignis von grosser Bedeutung. Die neue Organisation, die offiziell mit dem Namen „Gesamtverband der Arbeitnehmer öffentlicher Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs“ getauft wurde und die wir der Kürze wegen als „Deutscher Gesamtverband“ bezeichnen werden, zählt ungefähr 700 000 Mitglieder, ist die grösste der der I.T.F. angehörenden Gewerkschaften und die zweitgrösste Mitgliedsorganisation des Allgemeinen Deut-

schen Gewerkschaftsbundes (der grösste Verband ist der Deutsche Metallarbeiterverband mit 944 310 Mitgliedern).

Der frühere Verkehrsbund ist selbst durch eine Reihe von Verschmelzungen entstanden. Im Jahre 1896 wurde durch die Vereinigung einer Anzahl Lokalver-



O. SCHUMANN,  
1. Vorsitzender des  
Deutschen Verkehrs-  
bundes.

bände der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands ins Leben gerufen. Die Mitgliederzahl betrug am Schlusse des Jahres 1897 3474 Köpfe und stieg auf 10 540 am Schlusse des Jahres 1899. 1900 schloss sich eine weitere Zahl Lokalvereine an und ein im selben Jahre erfolgreich geführter Streik der Berliner Strassenbahner hat ein gut Teil zu dem in der darauffolgenden Zeit eingesetzten Aufstieg des Verbandes beigetragen. Ende 1909 war die Mitgliederzahl auf 96 623 gestiegen. 1910 erfolgte der Zusammenschluss der Verbände der Hafendarbeiter und Seeleute und am Schlusse dieses Jahres betrug die Mitgliederzahl 152 954 und bei Ausbruch des Weltkrieges rund 232 000. Der niedrigste Stand während des Krieges wurde im Jahre 1916 mit 58 507 Mitgliedern erreicht und die nach Friedensschluss eingesetzte gewaltige Entwicklung brachte Ende 1920 den Höchststand an Mitgliedern mit 578 357. Die ungeheuern Schwierigkeiten wirtschaftlicher und politischer Art, mit denen der Verband in den darauffolgenden Jahren schwer zu kämpfen hatte, verursachten einen Mitgliederrückgang, der erst im Jahre 1924, bei einem Stand von 274 275 Köpfen, zum Stillstand kam. Von dieser Zeit ab setzte ein neuer Aufstieg ein und

die Mitgliederzahl wuchs beständig, bis sie am 30. Juni 1919 393 360 betrug. Sie verteilte sich auf die verschiedenen Gruppen wie folgt:

Seeleute . . . . .	9 910
Strassenbahner . . . . .	57 956
Hafenarbeiter . . . . .	28 400
Binnenschiffer . . . . .	21 313
Luftfahrtpersonal . . . . .	438
Kraftfahrer . . . . .	45 454
Speditions-, Speicherei-, Lager- hausarbeiter usw. . . . .	59 860
Uebrige Transportarbeiter . . . . .	167 129

Davon sind 353 998 bei der I.T.F. und die übrigen 33 362 bei der Internationale des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals angeschlossen.

Der Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter zählte bei der Verschmelzung ungefähr 270 000, der Verband der Gärtner und Gärtnereiarbeiter ungefähr 11 000 Mitglieder.

Wenn es dem neuen Verband gelingt, auf organisatorischem Gebiete solche Massnahmen zu treffen, dass innerhalb des allgemeinen Rahmens auch die sonst stark voneinander abweichenden, besonderen Gruppeninteressen seiner Mitglieder voll zur Geltung kommen — und die ausgezeichneten Leistungen des Verkehrsbundes in dieser Hinsicht bürgen dafür —, dann wird der Gesamtverband ohne jeden Zweifel auf neue Gruppen eine grosse Anziehungskraft ausüben. Schon auf der Gründungstagung hat der Vertreter des Verbandes der Feuerwehrleute mitgeteilt, dass die Leitung seiner 8000 Mitglieder zählenden Organisation beschlossen habe, dem Gesamtverband am 1. Januar 1930 beizutreten.

Es dürfte vor allem für den nicht-deutschen Leser von Interesse sein, sich hier anhand einiger Zahlen zu vergegenwärtigen, welchen Umfang die Arbeiterbewegung in Deutschland hat und welche kulturellen Werte unsere Kameraden in zäher Arbeit geschaffen haben.

Schon der erste Deutsche Gewerkschaftskongress vom Jahre 1892 sprach sich für die zentralistische Organisationsform aus. Von dieser Zeit ab beginnt der Konzentrationsprozess: Die Zahl Verbände, die 1891 bei einem Gesamtmitgliederbestand von 277 659 Köpfen 62 betrug, ging trotz neuer Anschlüsse auf 48 mit 2 000 000 Mitgliedern im Jahre 1914 zurück. Nach dem Kriege beschäftigte die Frage der Organisationsform in der Presse und in Versammlungen von neuem die Gemüter, mit dem Resultat, dass der Kongress vom Jahre 1925 einen neuen Anstoss zur Entwicklung in der Richtung der Industrieverbände, und damit einer weiteren Konzentration gab. Ende 1928 betrug die Zahl der dem A. D. G. B. angeschlossenen Verbände nur noch 35, mit rund 4 800 000 Mitgliedern, heute 33, doch nach den jüngsten Angaben hat der Gesamtbestand am 1. August d. J. 4 942 986 betragen.

Die Arbeiterbewegung in der Haupt-

stadt Berlin zeigt folgendes Bild. Gross-Berlin zählt 4 000 000 Einwohner. Die freien Gewerkschaften haben rund 480 000 Mitglieder. Ihre Einnahmen betragen im Jahre 1928 rund 25 Millionen Mark. Die Lokalkassen hatten einen Bestand von 4 1/2 Millionen, 7 3/4 Millionen wurden an die Kassen der Hauptvorstände abgeführt, 1 1/2 Millionen wurden für Streik-, 2 1/2 für Arbeitslose-, 2 für Kranken- und 1 1/2 für Invalidenunterstützungen gezahlt.

Die Berliner Gewerkschaftsschule erfasst durch ihre Lehrgänge, deren Hauptkurse sich über zwei Jahre erstrecken, rund 9 000 Funktionäre jährlich.

Die Ortsgruppe Berlin der 3 vereinigten Verbände wird mit 110 673 Mitgliedern die grösste Lokalgewerkschaft sein.

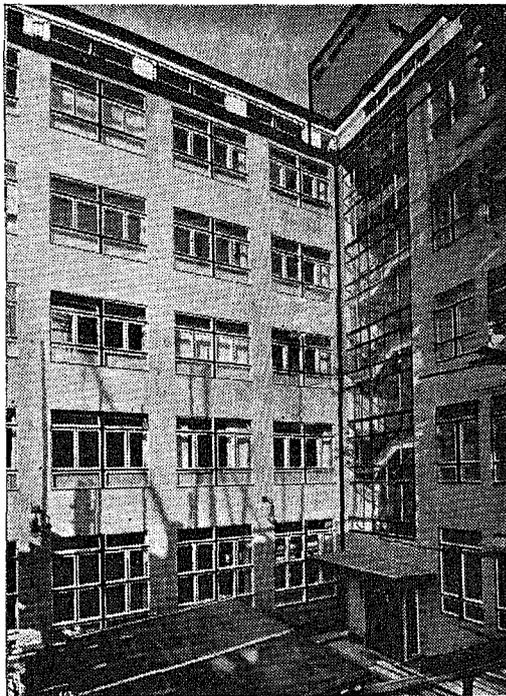
Die Ortsgruppe des Verkehrsbundes zählte 1916, bei ihrem niedrigsten Stand, 15 100 Mitglieder, 1920, bei ihrem höchsten Stand, 154 076 Mitglieder, die auf 46 440 im Jahre 1924 zurückgingen. Seither war eine beständige Zunahme festzustellen, sodass die Gesamtmitgliederzahl Ende 1928 70 024 betrug, worunter 10 033 weibliche und 1 975 jugendliche Mitglieder. In den ersten 3 Quartalen des Jahres 1929 wurden über 15 000 neue Mitglieder aufgenommen.

Die seit 30 Jahren bestehende Konsum-Genossenschaft Berlin und Umgegend zählt 178 000 Mitglieder (Haushaltungen). Jeden Monat treten 2 bis 3 000 neue Mitglieder bei. Ihr Umsatz betrug im Jahre 1925, 27 Millionen Mark, 1927, 40 und 1928/29, 68 Millionen. Der Personalbestand umfasst über 4 000 Köpfe, der Fuhrpark ungefähr 100 Kraftwagen.

Die Sozialdemokratische Partei ist in der Hauptstadt die stärkste politische Partei. Ihre Mitgliederzahl betrug am 1. Juli 1929 über 62 000, worunter nahezu 16 000 weibliche Mitglieder.

Nach dem zuletzt von der Kommunistischen Partei veröffentlichten Bericht betrug ihre Mitgliederzahl in Berlin rund 15 000.

Zum Schlusse noch etwas über den Gesamtverband selbst. Im Jahre 1903 wurde zuerst von der Schaffung eines eigenen Heims gesprochen, doch die finanziellen Mittel dazu fehlten. Im Jahre 1909 wurde beschlossen, einen Hausbaufonds zu schaffen, und hierfür haben die Lokalkassen sofort über 90 000 Mark zur Verfügung gestellt. Ferner haben die Mitglieder Sonderbeiträge für diesen Fonds geleistet. Die für diesen Zweck aufgebraachte Summe betrug am 1. Juli 1929 insgesamt 1 326 000 Mark. In den Jahren 1911 und 1912 wurden die ersten Grundstücke käuflich erworben, und später das daran angrenzende Anwesen, wo der Verband untergebracht war, sodass jetzt über 3500 qm für den Bau zur Verfügung stehen. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf über eine Million Mark, die bis Ende 1927 durch die Beiträge zum Baufonds und die Ueberschüsse, welche die eigene Druckerei des Verkehrsbundes erzielt hat, gedeckt sind. Die Bauarbeiten sind



Hof des neuen Verbandsgebäudes.

vor einigen Jahren in Angriff genommen worden, haben sich aber verzögert, weil nicht feststand, welche Organisationen am Zusammenschluss mitmachen würden. Das neue Bauwerk kann nun aber seiner baldigen Vollendung entgegengehen.

Es wird nicht nur die Verwaltungsbüros in sich aufnehmen, sondern auch die eigene Druckerei und eine Reihe weiterer Wirtschaftsbetriebe des Verbandes.

In der Tat wird es, wie es in der in den Grundstein eingemauerten Urkunde heisst, „ein dauerndes Wahrzeichen der Kraft und Geschlossenheit aller Mitglieder“ sein, die dieses grosse Werk zustande brachten und durch dieses Gebäude wird zweifelsohne „für die Zukunft die einheitliche Kraft- und Willenszentrale geschaffen, die befruchtend auf die Gesamtbewegung wirken und eine erfolgreiche Interessenvertretung gewährleisten wird.“

Glück auf, Kameraden vom Gesamtverband!

## STRASSEN BAHNEN

*Ein Streik bei der Strassenbahngesellschaft Lille—Roubaix—Tourcoing.*

Mit einem vollen moralischen Sieg endigte ein 10 Tage lang von der einflussreichen Personalgewerkschaft der Strassenbahnunternehmung Lille—Roubaix—Tourcoing geführter Kampf. Nachdem ein Angestellter ungerechtfertigterweise des Dienstes enthoben worden war, erklärten sich seine Kollegen mit ihm solidarisch und das ganze Personal legte am 14. September die Arbeit nieder. Angesichts dieses energischen Vorgehens der Strassenbahner zog der Präfekt den Vizevorsitzenden des Strafgerichtes in Lille hinzu, der den Fall untersuchen sollte. Dieser schenkte den Erklärungen der Vertreter der Gesellschaft vollen Glauben und unterbreitete einen für das Personal ungünstigen Bericht. Die Gewerkschaft legte dagegen Verwahrung ein. Der Präfekt sah ein, dass eine derartige Besprechung zu keiner Einigung führen würde und bat die Gewerkschaft um Mitteilung der Bedingungen zur Wiederaufnahme der Arbeit. Nach langwierigen Verhandlungen wurde auf Grund folgender Bedingungen eine Vereinbarung getroffen: 1.) Wiederaufnahme der Arbeit; 2.) Keinerlei Massregelung wegen Beteiligung am Streik; 3.) Entfernung der während des Streikes aufgehängten Bekanntmachung, in welcher der Gewerkschaft der Beitragseinzug etc. in den Räumlichkeiten der Gesellschaft untersagt wurde; 4.) Wiedereinstellung des betroffenen Bediensteten, ohne jegliche Massregelung.

*Der Kampf der lettländischen Strassenbahner um den Achtstundentag.*

Im Sommer 1929 wurde auf Antrag der sozialdemokratischen Parlamentsfraktion die Arbeitszeit der Strassenbahner auf 8 Stunden gesetzlich festgelegt. Die Direktion der Rigaer Strassenbahnen versucht aber, sich der Verpflichtung zur Einführung des Achtstundentages zu entziehen. Nur den Schaffnern gelang es, die Ueberstunden zu beseitigen. Die Führer müssen auch heute noch 3 bis 4 Ueberstunden im Tag leisten. Die Ueberstundenarbeiten haben teils ihre Ursache in den niedrigen Löhnen. Diese betragen für die Strassenbahner 139 Lats (ca. 90 Mark) im Monat. Der Kampf um den Achtstundentag ist also eng mit dem Kampfe um die Erhöhung der Löhne verknüpft.

Diese Umstände veranlassen den Strassenbahnerverband, Vorbereitungen zu einem scharfen Kampfe zu treffen, die sogar zu einem Streik der Strassenbahner Rigas führen können.

*Lettländische Strassenbahner und Berufskraftfahrer im Generalstreik.*

Am 18. Oktober d. J. fand in Lettland, unter Führung der freigewerkschaftlichen Landeszentrale und der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei ein Generalstreik statt. Es war ein Protest der ganzen Arbeiterschaft gegen die Angriffe der jetzigen reaktionären Regierung auf verschiedene wichtige wirtschaftliche und politische Errungenschaften der Arbeiter.

An diesem Generalstreik nahmen auch die Strassenbahner und Berufskraftfahrer Lettlands teil. In ganz Lettland streikten ungefähr 3 200 im Kraftwagenverkehr beschäftigte Personen, d. s. nahezu 100% der in Frage kommenden Arbeiter, sowie sämtliche Strassenbahner (in Riga 1400, in Libau ungefähr 400).

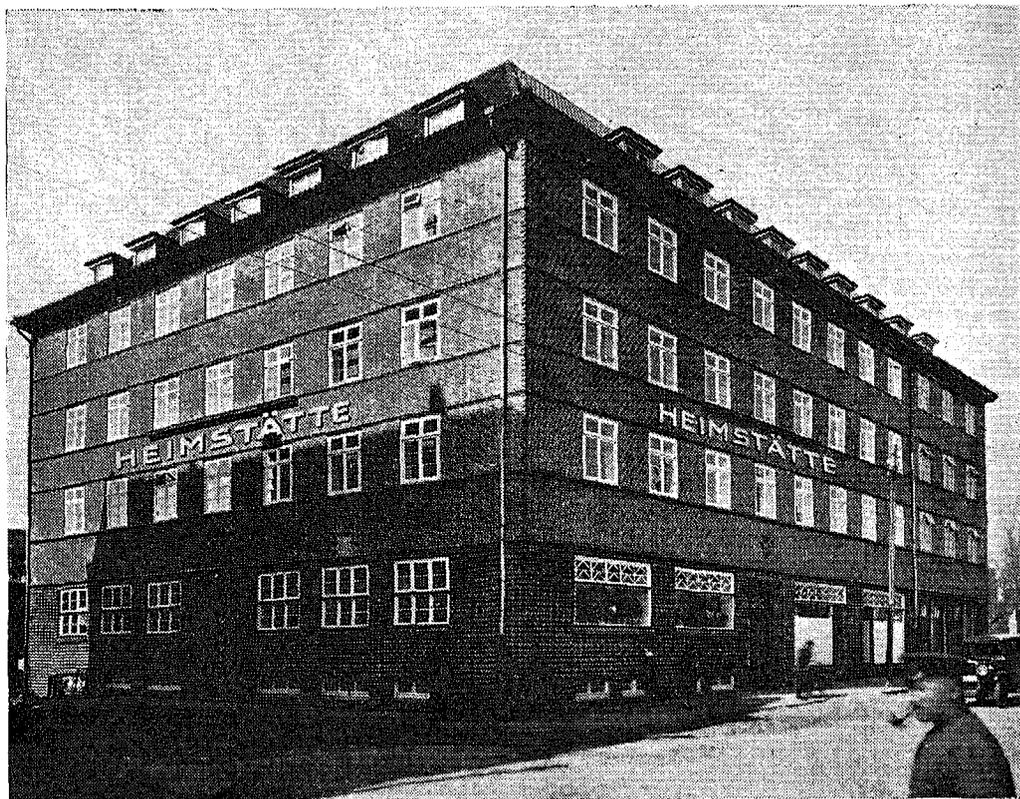
## Abschluss neuer Kollektivverträge in Deutschland.

Wir haben s. Zt. mitgeteilt, dass der Deutsche Verkehrsbund den Reichsmanteltarif für nichtkommunale Strassenbahnen zum 30. September gekündigt hat. Am 25. und 26. September fanden in Berlin Verhandlungen über den Neuabschluss statt, an denen ausser dem Arbeitgeberverband der Strassen- und Kleinbahnen auch der Arbeitgeberverband Rheinisch-Westfälischer Strassenbahnen (Rhewestra) teilnahm. Die Unternehmer schlugen verschiedene Verschlechterungen vor mit der Absicht, den Manteltarif künftig auch bei der Rhewestra, wo das Personal bisher günstigere Arbeitsbedingungen hatte, einzuführen; für die Bediensteten dieser Unternehmen hätte dies eine doppelte Verschlechterung bedeutet. Das Verlangen der Arbeitgeber ging dahin, dass Wege zur Ablösung auf der Strecke und zum Abliefern des Geldes nicht mehr als Arbeitszeit gelten, dass Wendezeiten nur mit 30 Minuten je Dienstschiicht angerechnet werden sollen und ferner, dass die Bestimmung, wonach jeder siebente freie Tag auf einen freien Sonn- oder Feiertag fallen müsse, aufgehoben werden soll. Der Kranken- und Unfallkrankenlohn und die Dauer des Anspruches seien herabzusetzen.

In langen und schwierigen Verhandlungen konnten diese Verschlechterungsanträge abgelehnt und für die Rhewestra der bisherige Vertrag beibehalten werden. Die Strassenbahnen der Gruppe Magdeburg, die unter die Bestimmungen des Reichsmanteltarifes fielen, sind jetzt den Rhewestra-Verträgen unterstellt mit der Massgabe, dass der Urlaub nach Par. 8 des erstgenannten Vertrages gewährt wird.

In dem neuen Abkommen ist bestimmt, dass der Vertrag vom 12. Januar 1928 auf weitere 1½ Jahre Gültigkeit hat.

Zur gleichen Zeit wie der Reichsmanteltarifvertrag liefen auch die Verträge für die Städte Hamburg und Düsseldorf ab. Der Organisation gelang es, bei den Arbeitgebern zu erreichen, dass für diese Städte besonders verhandelt wurde. Für Düsseldorf fanden am 21. September in Berlin Verhandlungen statt, bei denen der alte Vertrag mit einigen Verbesserungen für das Personal wieder in Kraft gesetzt wurde. Diese Verbesserungen bestehen in einer Verkürzung der Arbeitswoche von 52 auf 50½ Stunden, in einer Erhöhung des Mehrarbeitszuschlages von 15 auf 25% für die 49. bis 50½ Stunden und in einer Bestimmung, wonach der zweite freie Tag möglichst auf einen Sonntag fallen soll. Der Vertrag gilt bis 30. September 1931 und läuft, wenn er nicht unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt wird, jeweils ein Jahr weiter. Die am 23. September stattgefundenen Verhandlungen für Hamburg führten zu keinem Ergebnis. Am 26. September wurden die Verhandlungen vor dem Schlichter wieder aufgenommen, wobei es zu einer Vereinbarung kam, die eine weitere Geltungsdauer des bisherigen Tarifvertrages vorsah mit der Abänderung, dass die Arbeitnehmer gehalten sind, nicht mehr wie bisher ¼, sondern nur bis zu ¼ Stunde Mehrarbeit zu leisten, wenn es der Betrieb erfordert. Ferner werden die Stundenlöhne der männlichen Arbeitnehmer ab 1. Oktober um 4 Pfennig und ab 1. Juli 1930 um einen weiteren Pfennig erhöht. Für die weiblichen Arbeitnehmer erhöht sich der Stundenlohn für die Zeit des Lohnabkommens um 3 Pf. Die Lohnregelung gilt bis 31. März 1931, die übrigen Bestimmungen bis 1. Oktober 1931. Die Kündigungsfrist beträgt 3 Monate.



Die Heimstätte des Verkehrsbundes in Cuxhaven.

## Sitzung des Seeleutebeirats der I. T. F. in Cuxhaven.

Am Sonnabend, den 5. Oktober 1929, trat der Seeleutebeirat der I. T. F. zu einer zweitägigen Sitzung in Cuxhaven zusammen. Diese für die deutsche Hochseefischerei äusserst wichtige, aber ziemlich entlegene Hafenstadt an der Nordsee und Elbemündung wurde in erster Linie deshalb als Tagungsort gewählt, weil der Deutsche Verkehrsbund dort eine Heimstätte für Seeleute errichtet hatte, welche der Seeleutebeirat besichtigen wollte.

Es nahmen Vertreter aus Belgien, Dänemark (2 Organisationen), Deutschland (2 Organisationen), Finnland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Norwegen und Schweden (3 Organisationen), sowie Kollege Freese im Namen der Internationale der Schiffsoffiziere an den Sitzungen teil. Als Vorsitzender amtierte Genosse Henson, als Sekretär Genosse Edo Fimmen.

Nach einer längeren Aussprache wurde der vom Sekretariat vorgelegte Tätigkeitsbericht, aus dem eine erhöhte Aktivität der I. T. F. für die Seeleute hervorgeht, einstimmig genehmigt. Im Anschluss an diese Beratungen fand eine Diskussion über die von den englischen Reedern verbreitete und zuerst in der belgischen, darnach in der gesamten internationalen Schifffahrtspresse aufgenommene Behauptung statt, die englischen Seeleute hätten erklärt, die internationale Festsetzung der Arbeitszeit sei nicht möglich. Bei der Besprechung stellte es sich heraus, dass diese Behauptung wahrscheinlich deshalb von den Reedern verbreitet wurde, um die Besprechungen

über die Frage der internationalen gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit auf der Arbeitskonferenz vom Oktober 1929 in Genf zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Der Beirat hat daraufhin folgende Entschliessung angenommen:

„Die Sitzung des Seeleutebeirats der I. T. F. wurde davon in Kenntnis gesetzt, dass verschiedene europäische Schifffahrtszeitungen Notizen gebracht haben, wonach die britischen Seeleute Versammlungen abgehalten und auf diesen jeden Vorschlag, der die Einführung obligatorischer gesetzlicher Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeit auf See bezweckt, abgelehnt hätten.

Nach Anhörung eines Berichtes von J. Henson vom englischen Transportarbeiterverband stellte der Seeleutebeirat fest, dass keine Versammlungen zu diesem Zwecke in Grossbritannien stattgefunden haben, und dass die Forderungen der Seeleute in bezug auf die Regelung der Arbeitszeit auf See, d. h. die 48-Stunden-Woche, genau dieselben sind wie im Jahre 1919.

Der Beirat verurteilt die von den Reedern angewandte Taktik und bestätigt die Forderungen der Seeleute, wie sie im gemeinsamen Programm der I. T. F. und der I. S. F. (International Seafarers' Federation) niedergelegt und im Frühjahr 1926 dem Internationalen Arbeitsamte unterbreitet worden sind.“

Dann beschäftigte sich der Beirat mit den auf der Tagesordnung der XIII. In-

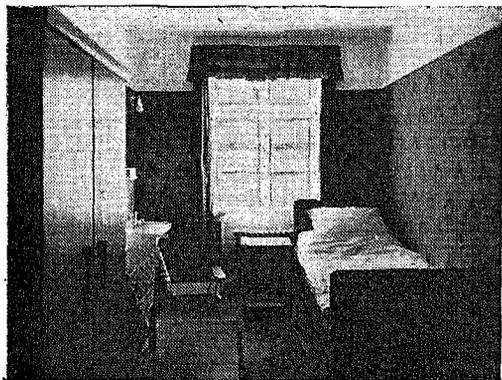
## Die I. T. F.-Gruppe auf der Arbeitskonferenz.

Internationalen Arbeitskonferenz stehenden Punkten. Zunächst brachte er sein Bedauern darüber zum Ausdruck, dass die gedruckten Berichte des I.A.A. so spät erschienen waren und schwerlich innerhalb der noch vorhandenen Zeit in entsprechender Weise durchgearbeitet werden konnten. Im weiteren Verlauf der Verhandlungen stellte der Beirat einmütig Richtlinien fest, nach denen die Vertreter der angeschlossenen Seemannsverbände ihre Haltung in Genf bestimmen konnten. Es wurde beschlossen die Internationale der Schiffsoffiziere, welche vom 7. bis 9. Oktober in Genf ihren Kongress abhielt und in allen die Seeleute betreffenden Fragen eng mit der I.T.F. zusammenarbeitet, vor Eröffnung der Konferenz über einige Punkte zu Rate zu ziehen.

Der Beirat behandelte sodann einen Bericht über die Verwendung asiatischer Arbeitskräfte an Bord, der im grossen und ganzen gutgeheissen wurde. Dieser Bericht war jedoch nicht als endgültig zu betrachten, weil er noch von einem von der I.T.F. und der Internationale der Schiffsoffiziere gemeinsam eingesetzten Ausschuss geprüft werden musste und den beiden Internationalen noch zur Begutachtung vorzulegen ist.

Schliesslich wurde das Sekretariat der I.T.F. beauftragt, eine Untersuchung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Fischerei in verschiedenen Ländern einzuleiten und das Ergebnis dieser Untersuchung der Seeleutesektion in einer ihrer nächsten Sitzungen zu unterbreiten.

### Unterkunftsverhältnisse ... an Land.

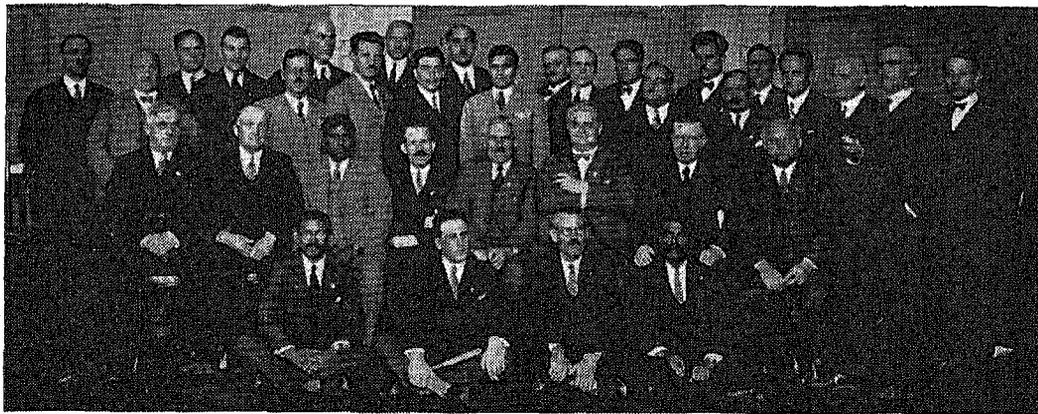


Schlafzimmer in der Heimstätte

Bei der Sitzung wurde den Vertretern des Deutschen Verkehrsbundes, Gastgeber der Konferenz, ein Betrag von 1500 Gulden (RM 2500) im Namen der Seeleutesektion der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Verbände zur Ausgestaltung des Seemannsheimes in Cuxhaven überreicht.

**VAN OVEN,**  
Den Haag.  
**FAHNEN UND ABZEICHEN**  
Lieferant der I. T. F.

Bestellungen sind an das Sekretariat der I. T. F. zu richten.



## Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz, abgehalten vom 10. bis 26. Oktober 1929 in Genf.

### I.

Bereits in der 9. Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1926 wurde beschlossen, eine weitere maritime Konferenz nach Genf einzuberufen. Auf Antrag der Arbeitergruppe nahm jene Tagung eine Entschliessung an, in welcher der Verwaltungsrat des I.A.A. aufgefordert wurde, für 1928 eine Sitzung anzuberaumen, auf deren Tagesordnung die Frage der Arbeitszeitregelung an Bord stehen sollte. Die Seeleute hatten 1927 gefordert, die Konferenz beschloss 1928 und der Verwaltungsrat machte daraus 1929.

In der Zwischenzeit ist das auf den Arbeitskonferenzen übliche Verfahren zweimal geändert worden, jedoch mit ein und demselben Resultat, nämlich dass die Annahme eines Abkommens erst nach zweimaliger Behandlung erfolgen kann; im Vergleich zu der bisherigen Uebung bedeutet dies eine Verzögerung von mindestens einem Jahr.

Eine endgültige Entscheidung über die auf der 13. Sitzung behandelten Angelegenheiten kann demnach frühestens in der nächsten, d. h. in der Sitzung vom Jahre 1930 herbeigeführt werden. Nach unserer Auffassung bringt das neue Verfahren einen empfindlichen Zeitverlust mit sich, von der damit verbundenen Geldverschwendung gar nicht zu reden. Die diesjährige Konferenz hatte nichts anderes zu tun als Schlussfolgerungen für den vom I.A.A. auszuarbeitenden und den Regierungen vorzulegenden Fragebogen aufzustellen. Dass dabei die Berichte und Anregungen des I.A.A. als Unterlagen dienten, ist begreiflich; nicht weniger begreiflich ist, dass sich prinzipielle Auseinandersetzungen nicht vermeiden liessen und natürlich nützen auch die Regierungen, wenn sie Lust haben, einen Fragebogen nicht nur mit „Ja“ oder „Nein“ zu beantworten, die Gelegenheit weidlich aus, um ihre Ansichten zum besten zu geben. Nach unserem Dafürhalten würde es genügen, die Meinungen der in Betracht kommenden Teile schriftlich einzuholen und

dem I.A.A. wenigstens so viel Vertrauen zu schenken, dass es einen Fragebogen sofort aufstellen und an die Regierungen schicken kann. Letzten Endes ist und bleibt doch Hauptsache die Aufstellung des Abkommens, was nach wie vor Aufgabe des Arbeitsamtes ist.

Wie dem auch sei, frühestens im Jahre 1930 wird die endgültige Beratung aufgenommen. Seit Genua hätten dann die Seeleute genau ein Jahrzehnt darauf gewartet und erhofft, dass die paritätische Schifffahrtskommission eine Regelung, d. h. eine Verkürzung der Arbeitszeit vorbereiten werde.

Nicht alles ist aber beim alten geblieben, denn in verschiedenen Ländern hat man mit Erfolg versucht, durch die Gewerkschaften eine Besserung dieser Zustände zu erzielen. Jede seemännische Organisation weiss aber, dass eine Regelung der Arbeitszeit an Bord, soll sie von Dauer sein, international durchgeführt werden muss. Auf der Internationalen Arbeitskonferenz—sie wurde auf Verlangen der Arbeiter und gegen den Willen der Reeder einberufen—wird die Gelegenheit geschaffen, auf eine internationale Regelung loszusteuern. Die Seeleute werden keine übertriebenen Erwartungen hegen, denn sie wissen, dass die Annahme eines Abkommens nicht dessen Durchführung bedeutet.

Die Konferenz kam, wie gesagt, auf Verlangen der Seeleute und gegen den Willen der Reeder zustande. Man hat nicht versucht, der Konferenz diese Tatsache zu verheimlichen. Die Reeder traten in den Streik. Wir können ihnen dies nicht übel nehmen; wenn man im Alltagsleben nur die Möglichkeit hat, auszusperrn, will man auch wohl mal streiken. Die Folge dieses Auftretens war, dass die 13. Internationale Arbeitskonferenz eine aussergewöhnliche Teilnahme von allen Seiten aufzuweisen hatte und durch den Krach, welche die Tagung von ihren Schwestern unterschied, lenkte die Konferenz die Aufmerksamkeit der ganzen internationalen Presse auf sich.

Auf die Genfer Atmosphäre übte dieser Krach eine gute Wirkung aus. Er zwang die Regierungen gewissermassen, die Reeder ihre Autorität fühlen zu lassen. Wir kommen auf diese Angelegenheit noch zurück. So viel steht aber fest, dass die Versuche der Reeder, ihre (fehlgeschlagene) Taktik auch nach der Konferenz noch zu verteidigen, höchstens ein mitleidiges Lächeln bei allen hervorgerufen können, die der Konferenz selbst beigewohnt haben. Es gibt noch immer etwas wie ein Protokoll, um zu beweisen, was für eine miserable Figur die Arbeitgeber auf der Konferenz geschnitten haben.

Ginge es nach Argumenten und Schlagfertigkeit, so wären die Reeder vollständig erledigt. Das zu beweisen, werden wir in der nächsten Nummer versuchen. Einstweilen möchten wir aber diesen Aufsatz nicht abschliessen, ohne die mustergültige Zusammenarbeit innerhalb der unter Leitung der I.T.F. stehenden Arbeitergruppe und zwischen der I.T.F. und der Offiziers-Internationale lobend zu erwähnen.

#### *Die Westküstenfischer Schwedens beginnen, sich zu organisieren.*

Die an der schwedischen Küste in der Nähe von Gotenburg wohnenden Fischer haben eine Gewerkschaft gegründet. Die gut besuchte Gründungsverammlung fand im Juni d. J. statt.

Für diejenigen, welche die schwedischen Verhältnisse nicht kennen, sind einige Erklärungen notwendig. Die schwedische Fischerei wird zum grössten Teil von Fischern, die selbst Eigner der Schiffe sind, ausgeübt. (In Gotenburg gibt es auch eine Trawlerflotte, sie hat aber nicht viel zu bedeuten, weil der mit diesen Schiffen gefangene Fisch als minderwertig betrachtet wird und nur schwer Abnehmer findet; die Mannschaften dieser Trawler sind im Heizerverband organisiert). Die kleinen Schiffs-

eigner haben auch ihr eigenes Gerät. Im allgemeinen besitzen mehrere zusammen ein Schiff und die wichtigsten Fanggeräte, die sehr teuer sind. Schwere Arbeit ist nötig, wollen sie sich einen auch nur einigermaßen ausreichenden Verdienst für ihre mühevollen Arbeit sichern. In Gotenburg müssen sie den Fisch bis zur Verkaufszentrale, der Fischhalle, befördern, wo er versteigert wird. Die Wiederverkäufer haben sich aber zusammengetan und versuchen, die Preise so niedrig wie möglich zu halten. Bei einer starken Anfuhr können die Preise beträchtlich herabgedrückt werden. Es ist schon vorgekommen, dass man für eine Kiste Fisch 50 Oere bot, während die Kiste allein den Fischer schon 1 Krone gekostet hatte. Für die Verbraucher ist der Fischpreis im Vergleich zu den Fleischpreisen billig, es besteht aber ein grosser Unterschied zwischen dem von den Verbrauchern bezahlten Preis und demjenigen, den die Fischer erzielen; diese Differenz wandert in die Taschen der Mittelpersonen und sie entspricht keineswegs deren Arbeit und Risiko.

Die Fischer müssen ihr Gerät und alles, was sie sonst nötig haben, teuer erstehen. Vor einigen Jahren gründeten sie auf den Inseln in der Nähe von Gotenburg eine Art Einkaufsgenossenschaft. Diese befasst sich hauptsächlich mit dem Ankauf von Rohöl für die Schiffe. Dieser Versuch hat gute Resultate gezeitigt. Nachdem sich nach einigen Jahren ihr Einkommen nicht erhöht hatte, im Gegenteil eher geringer geworden war, sahen sich die Fischer veranlasst, neue Schritte zu unternehmen. Es kam zu einer gewissen Zusammenarbeit zwischen den Arbeitern der verschiedenen Inseln und es wurde beschlossen, wie viel Gerätschaften jeden Tag benutzt werden und wieviel Kisten Fisch jedes Schiff verkaufen könne. Diese Massnahmen brachten eine kleine Besserung der Verhältnisse, waren aber nicht ganz befriedigend.

Aus diesem Grunde haben die Fischer vor kurzem eine gewerkschaftliche Organisation geschaffen und sich mit dem schwedischen und norwegischen Gewerkschaftsbund in Verbindung gesetzt. Bis jetzt haben wir noch nicht recht verstehen können, weshalb sich diese Vereinigung „Gewerkschaft“ nennt. Unter einer „Gewerkschaft“ verstehen wir noch stets eine Organisation, die sich zur Aufgabe gemacht hat, die Interessen der Arbeiter gegenüber den Arbeitgebern, den Besitzern der Produktionsmittel, zu vertreten; in diesem Falle aber sind die Arbeiter selbst die Besitzer der Produktionsmittel und müssen eigentlich als Unternehmer betrachtet werden. Die Organisation ist noch im Werden. Eine ihrer ersten Aufgaben wird sein, einen Vertreter zur Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder in den Fischhäfen zu ernennen. Man teilt uns nicht mit, wie dieser seiner Aufgabe gerecht werden wird, wahrscheinlich wird er sich mit der Organisierung der Fischer befassen und darüber wachen, dass der Fang nicht unter einem bestimmten Preise verkauft wird.

Die weitere Entwicklung dieser Bewegung ist schwierig vorauszusehen. Wir werden uns aber bemühen, den Fall nicht aus dem Auge zu verlieren und unseren Lesern alle diesbezüglichen Mitteilungen, die für sie von Interesse sein dürften, zur Kenntnis bringen. W. E.

#### **Lohnbewegung in der deutschen Seeschifffahrt.**

In der deutschen Seeschifffahrt ist nach Verhandlungen ein Schiedsspruch gefällt worden, der für die Matrosen eine Heuererhöhung von RM 7.—, für die Heizer eine solche von RM 8.— vorsieht. Die Monatsheuer für die Matrosen beträgt nunmehr RM 132.—, für die Heizer RM 143.— pro Monat. Der Schiedsspruch ist von den Seeleuten angenommen worden. In der nächsten Nummer werden wir nähere Einzelheiten bringen.



#### *Gewerkschaften und Weltsprache.*

Den Verbandstagen der deutschen Metall- und Gemeindearbeiter lagen Anträge auf Einführung von gewerkschaftlichen Esperantokursen und von Esperanto-Ecken in der Gewerkschaftszeitung vor. Die Anträge wurden lebhaft unterstützt und sollen in einer noch zu bestimmenden Form verwirklicht werden.

Die Verbandszeitung des Eisenbahnerverbandes „Der Deutsche Eisenbahner“, hat in wöchentlichen Fortsetzungen einen vollständigen Esperanto-Lehrgang gebracht, der auch von anderen Zeitungen bereits benutzt wird.

In Sowjetrussland wurde ein Verband esperantokundiger Eisenbahner gegründet.

Der Buchdruckerverband Estlands forderte an

Stelle des Religionsunterrichts in den Schulen Esperanto-Unterricht.

#### *Esperanto in der I. T. F.*

„Der Eisenbahner“, das Verbandsblatt der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei, welches in seiner Nummer vom 4. Oktober d. J. von den Massnahmen der I. T. F. zur Herausgabe einer Esperantozeitung berichtet, teilt gleichzeitig mit, dass es in Zukunft eine Esperantospalte einrichten wird.

„Ujedinjeni Zelezničar“, die Zeitung des jugoslawischen Eisenbahnerverbandes, gibt in ihrer Nummer vom 1. Oktober das Rundschreiben der I. T. F. über eine eventuelle Ausgabe ihres Blattes in Esperanto wieder und eröffnet gleichzeitig einen Esperanto-Kursus.

#### *Eine Monatszeitschrift der I. T. F. in Esperanto?*

Bis jetzt sind zustimmende Nachrichten und Bestellungen auf die geplante Zeitschrift eingegangen aus Holland, Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, den Vereinigten Staaten, der Schweiz, Polen, Russland, Portugal, Oesterreich, Argentinien und der Tschechoslowakei.

Ein endgültiges Urteil darüber, ob dieser Plan Aussicht auf Verwirklichung hat, kann noch nicht abgegeben werden, wir glauben aber, dass dies bis

spätestens 1. Januar 1930 der Fall sein wird. Fast jeden Tag gehen uns Bestellungen zu und laut Mitteilungen aus verschiedenen Kreisen sind über Massnahmen zur Verwirklichung unserer Pläne Besprechungen im Gange oder stehen solche bevor.

#### *Ricevitaj.*

Biblioteko de Sennaciulo:

I. Serio: Scienco No 9. «Revolucio en la Lingvoscienco», skizo de A. P. Andreev.

II. A. Bogdanov: «Ruĝa Stelo», fantazia romano. Ambaŭ eldonoj de S.A.T. Eldona Fako Kooperativa, Leipzig.

#### *Recenzo.*

Kandid (Candide) de Voltaire laŭdinde tradukita de E. Lanti, Redaktoro de «Sennaciulo», 160 paĝa 13 x 19 cm. prezo R.M. 1.20. ilustrita. Eldonita de I. A. T., Colmstrato 1, Leipzig. Francoj diras ke suprenomita verko estas la plej bona de la eminenta Voltaire. Estas vera ĝuo legi ĝin. Multon Kandid, la ĉefpersono, travivas, laŭŝajne ĝustan filozofion la ĉiam klopodas kompreni, sed fine lia racio venkas. Tiam li komprenas. Tiam li komprenas, ke por ion atingi oni devas labori, labori kaj ankoraŭ foje labori. K.